

10/522702

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/DE05/000444

International filing date: 08 March 2005 (08.03.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: DE

Number: 10 2004 014 162.2

Filing date: 17 March 2004 (17.03.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 26 May 2005 (26.05.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung
einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 10 2004 014 162.2

Anmeldetag: 17. März 2004

Anmelder/Inhaber: Siemens Aktiengesellschaft, 80333 München/DE

Bezeichnung: Antriebseinrichtung mit einer Antriebswelle und
einer Abtriebswelle insbesondere zum Antrieb eines
Kontaktstückes eines elektrischen Schaltgerätes

IPC: H 02 K, H 01 H

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ur-
sprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 17. Februar 2005
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Wehner

Beschreibung

Antriebseinrichtung mit einer Antriebswelle und einer Ab-
triebswelle insbesondere zum Antrieb eines Kontaktstückes ei-
5 nes elektrischen Schaltgerätes

Die Erfindung bezieht sich auf eine Antriebseinrichtung mit
einer drehbaren Antriebswelle und einer drehbaren Abtriebs-
welle.

10 Aus dem US-Patent US 4,240,300 ist beispielsweise eine An-
triebseinrichtung bekannt, bei welcher mittels einer drehba-
ren Antriebswelle als Energiespeicher wirkende Schraubenfedern
komprimiert werden. Bei einem Betätigen der Antriebsein-
richtung wird die in den komprimierten Schraubenfedern ge-
15 speicherte Energie innerhalb eines sehr kurzen Zeitintervalls
auf eine Abtriebswelle übertragen. Die Abtriebswelle dient
der Übertragung einer Bewegung auf ein bewegbares Kontakt-
stück eines Leistungsschalters zum Schalten eines Stromkrei-
ses. Dabei erfolgt das Spannen der Spiralfedern mittels einer
20 langsam laufenden Antriebseinrichtung. Die Abgabe der in den
gespannten Schraubenfedern gespeicherten Energie erfolgt je-
doch schlagartig. Um diesen Bewegungsablauf zu erzeugen, sind
25 vielfältige Wellen, Zahnräder, Hebel und Pleuel notwendig,
die zu bewegen sind. Aufgrund der schnellen Bewegung sind die
einzelnen Elemente der Antriebseinrichtung großvolumig zu di-
mensionieren und stellen eine defizile? Anordnung dar.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Antriebsein-
30 rrichtung der eingangs genannten Art mit einem vereinfachten
Aufbau auszubilden.

Die Aufgabe wird bei einer Antriebseinrichtung der eingangs genannten Art erfindungsgemäß dadurch gelöst, dass mittels einer zumindest zwei Magnetpaare aufweisenden Magnetkupplung miteinander verbunden sind, wobei eine erste Blockiereinrich-
5 tung die Drehbarkeit der Abtriebswelle in einer ersten Dreh- richtung begrenzt und nach einem Wirksamwerden der ersten Blockiereinrichtung durch von der Magnetkupplung ausgehende Magnetkräfte eine Bewegung der Abtriebswelle in eine zweite, der ersten entgegengesetzte Drehrichtung erfolgt.

10

Eine Magnetkupplung ist beispielsweise aus der Druckschrift „Dauermagnetische Synchronkupplung“ der Fa. KTR bekannt. Eine Magnetkupplung ermöglicht eine berührungslose Drehmomentübertragung. Derartige Magnetkupplungen übertragen eine kontinuierliche Drehbewegung, beispielsweise eines Antriebsmotors und auf eine Pumpe. Aufgrund der berührungslosen Drehmomentübertragung ist es möglich, eine hermetische Trennung von Antriebsseite und Abtriebsseite vorzusehen. Dazu wird ein sogenannter Spalttopf zwischen den Kupplungselementen angeordnet.
15
Mittels des Spalttopfes ist es möglich, Drehbewegungen durch Wände hindurch zu übertragen, bei denen das Einbringen einer Öffnung zum Hindurchführen einer drehbaren Welle nicht erwünscht ist.
20
25 Die bekannte Magnetkupplung überträgt die Bewegung der Antriebswelle unmittelbar auf die Abtriebswelle. Das heißt, die Übertragung der Antriebsbewegung erfolgt nahezu schlupffrei.

Die Magnetpaare weisen an den einander zugewandten Flächen jeweils einen Nord- bzw. Südpol auf, so dass zwischen den Magnetpaaren anziehende Kräfte entstehen. Über diese Kräfte sind die Abtriebswelle und die Antriebswelle miteinander gekuppelt und Bewegungen können übertragen werden. Durch die

erste Blockiereinrichtung ist die Abtriebswelle in einer ersten Drehrichtung blockiert. Eine derartige Blockiereinrichtung kann beispielsweise in Form eines Anschlages ausgebildet sein. Durch das Anschlagen wird eine Verschiebung der einander zugeordneten Magnetpaare erzwungen. Dadurch werden die im Regelfall zueinander synchron bewegten Antriebs- und Abtriebswellen asynchron zueinander bewegt. Ist der Versatz von Antriebswelle und Abtriebswelle zueinander derart groß, dass ein Wechsel der einander zugeordneten Magnetpaarpartner aufgrund der Magnetkräfte erfolgt, wird die Abtriebswelle in eine zweite der ersten entgegengesetzte Drehrichtung bewegt. Somit ist es in einfacher Weise ermöglicht, mittels einer Magnetkupplung eine Drehrichtungsumkehr zwischen Antriebs- und Abtriebswelle zu erzeugen. Da dazu lediglich die Magnetkupplung selbst notwendig ist, kann auf die Verwendung von Umlenkgetrieben oder ähnlichen verzichtet werden. Dadurch ergibt sich eine sehr kompakte und leichte Anordnung.

Dabei kann vorteilhafterweise vorgesehen sein, dass die Antriebswelle bewegt wird und bei einem Blockieren der Abtriebswelle weiterbewegt wird.

Durch ein Weiterbewegen der Antriebswelle ist die Geschwindigkeit der Drehrichtungsumkehr leicht beeinflussbar. Eine zusätzliche Beschleunigung der Antriebswelle nach dem Wirksamwerden der ersten Blockiereinrichtung bewirkt auch ein rasches Umkehren der Bewegungsrichtung. Besonders vorteilhaft ist es, wenn mit dem Beginn der Drehbewegung der Antriebswelle die Abtriebswelle bereits durch die Blockiereinrichtung an einer Bewegung in die erste Drehrichtung gehindert ist. Dadurch ist es möglich, die Drehbewegungsumkehr unmittelbar einzusetzen zu lassen.

Weiterhin kann besonders vorteilhaft vorgesehen sein, dass der Übergang in die zweite Drehrichtung der Abtriebswelle sprungartig erfolgt.

5 Durch die Ausnutzung einer sprungartigen Bewegung der Abtriebswelle in die zweite Drehrichtung ist es möglich, die Antriebseinrichtung beispielsweise für schnell schaltende Schaltgeräte zu verwenden. Zur Verhinderung des Entstehens von Schaltlichtbögen ist es bei Schaltgeräten, wie beispielsweise Erdungsschnellschaltern der Hochspannungstechnik erforderlich, diese sehr schnell zu schalten. Bisher war es deshalb vorgesehen, Energiespeicher, beispielsweise Kompressionsfedern oder Hydraulikspeicher, zu verwenden, um punktgenau eine hohe Antriebsenergie freizusetzen. Durch den Einsatz einer erfindungsgemäßen Antriebseinrichtung mit einer Magnetkupplung ist nunmehr eine sprungartige Drehbewegung der Abtriebswelle erzeugbar. Zusätzliche Energiespeicher sind nicht erforderlich, da die durch die Magnetkupplung erzeugbaren magnetischen Kräfte ausgenutzt werden. Dadurch ist es möglich, eine kontinuierliche, vergleichsweise langsame Antriebsbewegung in eine kurze schnelle Abtriebsbewegung umzuwandeln.

20
25 Vorteilhafterweise kann weiterhin vorgesehen sein, dass eine zweite Blockiereinrichtung eine Umkehr der Bewegung der Abtriebswelle von der zweiten in die erste Drehrichtung erzwingt.

30 Durch das Vorsehen einer zweiten Blockiereinrichtung ist es nunmehr möglich, die Abtriebswelle zwischen der ersten und der zweiten Blockiereinrichtung hin und her drehen zu lassen. So kann beispielsweise ein bestimmter Drehwinkel der Abtriebswelle vorgesehen werden. Dieser Drehwinkel kann bei-

spielsweise 45° , 60° , 72° oder 90° betragen. Entsprechend ist die Lage der Blockiereinrichtungen bezüglich der Abtriebswelle zu wählen.

- 5 Eine weitere Aufgabe der Erfindung ist es, ein geeignetes Verfahren zum Betrieb einer Magnetkupplung, die eine Antriebswelle und eine Abtriebswelle miteinander kuppelt, anzugeben.
- 10 Erfindungsgemäß ist bei einem Verfahren zum Betrieb einer Magnetkupplung vorgesehen, dass die Antriebswelle bewegt wird, die Abtriebswelle in eine erste Drehrichtung blockiert wird, die Antriebswelle weiter bewegt wird und die Abtriebswelle sprunghaft in eine zweite Drehrichtung bewegt wird, welche entgegengesetzt zur ersten Drehrichtung gerichtet ist.

Durch das erfindungsgemäße Verfahren ist es möglich, unter Nutzung einer Magnetkupplung eine kontinuierliche Drehbewegung in eine sprungartig wirkende Drehbewegung umzuwandeln. Dabei wird zunächst mittels der Antriebswelle versucht, die Abtriebswelle in einer ersten Drehrichtung zu bewegen, in welche sie blockiert wird. Bei einer Weiterbewegung der Antriebswelle wird die Abtriebswelle in eine zweite Drehrichtung gedreht, welche zu der ersten Drehrichtung entgegengesetzt gerichtet ist. So ist es möglich, eine Magnetkupplung zur Umformung einer Drehbewegung einzusetzen.

- 30 Weiterhin kann vorteilhaft vorgesehen sein, dass eine Antriebseinrichtung mit den oben stehend beschriebenen Merkmälen eingesetzt wird, um die Bewegung der Abtriebswelle zum Antrieb eines bewegbaren Kontaktstückes eines elektrischen Schaltgerätes zu nutzen.

In der Hochspannungstechnik, das heißt in Spannungsebenen ab 10.000 Volt, insbesondere ab 70.000 Volt, sind Schaltgeräte eingesetzt, deren Kontaktstücke sprungartig bewegt werden
5 müssen. Solche Schaltgeräte sind beispielsweise Leistungsschalter, Schnellerder oder auch Lastschalter. Innerhalb von sehr kurzen Zeiträumen, das heißt innerhalb von Bruchteilen von Sekunden, ist das Kontaktstück von seiner Ausschalt- in die Einschaltposition bzw. umgekehrt zu bewegen. Herkömmliche
10 Getriebe wie hydraulische Getriebe oder mechanische Getriebe mit verzahnten Elementen unterliegen einem erhöhten Verschleiß aufgrund der schlagartig einsetzenden Bewegungen. Die Verwendung einer erfindungsgemäßen Antriebseinrichtung mit Magnetkupplung gestattet eine Übertragung von hohen Antriebs-
15 kräften, wobei nur ein geringer mechanischer Verschleiß auftritt. Weiterhin ist es bisher üblich, komplexe Energiespeicher, wie beispielsweise Kompressionsfedern oder Hydrauliks-
speicher oder Druckluftspeicher, vorzusehen, um in kurzen Zeiträumen große Energiemengen zum Bewegen der Kontaktstücke
20 zur Verfügung zu stellen. Die erfindungsgemäße Antriebseinrichtung gestattet nun, relativ langsam laufende kontinuierlich wirkende Antriebe zu verwenden und an der Abtriebswelle eine sprungartige Bewegungsform zu erzeugen. Damit kann auf kostensintensive Energiespeicher verzichtet werden. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass bei erfindungsgemäßen Magnet-
25 kupplungen entsprechende Spalttöpfe eingesetzt werden können, welche den Magnetspalt der Kupplung durchsetzen und dadurch eine hermetische Trennung von Antriebs- und Abtriebsseite der Antriebseinrichtung ermöglichen. Zur Erzielung von hohen
30 Spannungsfestigkeiten sind elektrische Schaltgeräte im Hochspannungsbereich oftmals in gasdichten Kapselungsgehäusen angeordnet, die mit einem unter erhöhtem Druck stehenden Isolergas befüllt sind. Durch die Verwendung eines sogenannten

Spalttopfes ist es nunmehr möglich, eine Antriebsbewegung durch die Wandung eines Kapselungsgehäuses hindurch zu übertragen. Dadurch kann man auf das aufwendige gasdichte Abdichten von drehbar durch die Kapselungsgehäusewand hindurchgeführten Wellen verzichten.

Im Folgenden wird die Erfindung anhand eines Ausführungsbeispiels in einer Zeichnung schematisch gezeigt und nachfolgend näher beschrieben.

10

Dabei zeigt die

15

Figur 1 den schematischen Aufbau einer Antriebswelle und einer Abtriebswelle mit einer Magnetkupplung und die

Figur 2 den Ablauf eines erfindungsgemäßen Verfahrens.

Die Figur 1 zeigt eine Antriebseinrichtung mit einer Antriebswelle 1 sowie einer Abtriebswelle 2. Die Antriebswelle 1 sowie die Abtriebswelle 2 sind jeweils drehbeweglich gelagert. Über einen Antriebshebel 3 ist die Antriebswelle 1 in eine Drehbewegung versetzbare. An der Abtriebswelle 2 ist ein Blockierhebel 4 angeordnet. Die Antriebswelle 1 sowie die Abtriebswelle 2 sind koaxial zueinander angeordnet, so dass sie einander stirnseitig gegenüberstehen. An ihren einander zugewandten Enden ist eine Magnetkupplung 5 angeordnet. Die Magnetkupplung 5 weist ein antriebsseitiges Kuppelelement 6 sowie ein abtriebsseitiges Kuppelelement 7 auf. Das antriebsseitige Kuppelelement 6 ist an der Antriebswelle 1 angeordnet. Das abtriebsseitige Kuppelelement 7 ist an der Abtriebswelle 2 angeordnet. Das antriebsseitige Kuppelelement 6 ist hohlzylindrisch ausgestaltet. Radial am Umfang des antriebs-

seitigen Kuppelementes 6 sind eine Vielzahl von Magneten angeordnet. Diese Magnete sind vorzugsweise Dauermagnete. Die radiale Verteilung ist dabei derart gewählt, dass auf der Innemantelfläche des hohlzylindrisch ausgebildeten antriebs-

5 seitigen Kuppelementes 6 radial umlaufend Nord- und Südpole der Magnete wechselweise angeordnet sind. Das abtriebsseitige Kuppelement ist zylindrisch ausgebildet und weist einen derartigen Durchmesser auf, dass es in das hohlzylinderförmige antriebsseitige Kuppelement 6 einfahrbar ist. Das ab-
10 triebssseitige Kuppelement 7 weist an seiner äußeren Mantelfläche radial verteilt jeweils wechselweise Nord- und Südpole von Magneten auf. Die radiale Verteilung der Magnete an dem antriebsseitigen Kuppelement 6 und an dem abtriebsseitigen Kuppelement 7 ist dabei derart sektorförmig gewählt, dass
15 bei einem Einführen des abtriebsseitigen Kuppelementes 7 in das antriebsseitige Kuppelement 6 eine Vielzahl von Magnetpaaren ausgebildet ist, die über die Magnetkräfte einander eindeutig zugeordnet sind.

20 Die Figur 1 zeigt die Magnetkupplung 5 in einem entkuppelten Zustand. Zum Wirksamwerden der Magnetkupplung 5 sind die beiden Kuppelemente 6, 7 ineinander zu stecken. Die Kuppelemente 6, 7 können beispielsweise nach der aus der Druckschrift der Fa. KTR „Dauermagnetische Synchronkupplung“ be-
25 kannten Magnetkupplung ausgestaltet sein.

Darüber hinaus ist es auch vorstellbar, dass weitere Ausgestaltungsvarianten von Magnetkupplungen zum Einsatz gelangen. So ist es beispielsweise möglich, Kuppelemente zu verwenden, die stirnseitig zueinander anzuordnen sind, um eine Kuppelwirkung zu erzielen, oder auch Kuppelemente, die eine Anordnung der Drehachsen der Kuppelemente abweichend von einer koaxialen Anordnung ermöglichen. Derartige Anordnungen

sind beispielsweise sind parallel liegende Drehachsen (die Magnetpole befinden sich dann jeweils radial am äußeren Umfang der Kuppelemente) oder auch winklig zueinander liegenden Drehachsen nach Art eines Kegelzahnradgetriebes.

5

Die Figur 2 zeigt eine Schnittdarstellung durch die Magnetkupplung 5, wobei das antriebsseitige Kuppelement 6 das abtriebsseitige Kuppelement 7 umgreift, wodurch die jeweiligen Magnetpaare eine Kraftwirkung zueinander entfalten können. An dem Antriebshebel 3 ist schematisch die Ankopplung einer Antriebseinrichtung 8 dargestellt. Die Antriebseinrichtung 8 kann beispielsweise ein elektromotorischer Antrieb, insbesondere ein elektromagnetischer Linearantrieb sein. Weiterhin ist in der Figur 2 symbolisch ein elektrisches Schaltgerät 9 dargestellt. Das elektrische Schaltgerät 9 weist ein bewegbares Kontaktstück auf, welches schematisch dargestellt an den Blockierhebel 4 angekoppelt ist. Durch eine Änderung der Längen des Antriebshebels 3 sowie des Hebelarmes an dem Blockierhebel 4 ist die Übersetzung von der Antriebsbewegung zur Schaltbewegung einstellbar. Das elektrische Schaltgerät 9 kann insbesondere ein Erdungsschalter oder ein Schnellerdungsschalter auf dem Gebiet der elektrischen Hochspannungstechnik sein. Über den Blockierhebel 4 ist mittels einer ersten Blockiereinrichtung 10 eine Drehbewegung der Abtriebswelle 2 in eine erste Drehrichtung 11 begrenzt. Mittels einer zweiten Blockiereinrichtung 12 ist die Bewegbarkeit der Abtriebswelle in einer zweiten Drehrichtung 13 begrenzt. Die erste Blockiereinrichtung 10 bzw. die zweite Blockiereinrichtung 12 sind in Form von Anschlagkörpern ausgebildet, gegen welche der Blockierhebel 4 jeweils abwechselnd stößt. Durch die Anordnung der Blockiereinrichtungen 10, 12 wird der mögliche Drehwinkel der Abtriebswelle 2 begrenzt.

Im Interesse einer vereinfachten Darstellung wurden jeweils nur die zur Übertragung der Bewegung notwendigen Pole der Magnetpaare dargestellt. Bei den in der Figur 2 dargestellten Kuppelementen 6, 7 wurden sechs Magnetpaare gleichmäßig radial an den Umfängen verteilt angeordnet. Dadurch ergibt sich ein Schaltwinkel von 60° . Abweichend davon sind auch vier Magnetpaare, fünf Magnetpaare oder acht Magnetpaare verwendbar, wodurch sich Schaltwinkel von 90° , 72° und 45° ergeben.

Im Folgenden soll ein Bewegungsablauf der in der Figur 2 dargestellten Antriebsanordnung beschrieben werden, wobei das bewegbare Kontaktstück des elektrischen Schalters 9 schlagartig von einer Ausschaltstellung "0" in eine Einschaltstellung "1" bewegt wird. Die Antriebseinrichtung 8 bewegt den Antriebshebel 3 und damit die Antriebswelle 1 sowie das antriebsseitige Kuppelement 6 in die erste Drehrichtung 11.

Der an der Abtriebswelle 2 befestigte Blockierhebel 4 liegt an der ersten Blockiereinrichtung 10 an. Aufgrund der anziehende Kraftwirkung zwischen den Magnetpaaren an dem antriebsseitigen Kuppelement 6 und an dem abtriebsseitigen Kuppellement 7 wird der Blockierhebel 4 gegen die erste Blockiereinrichtung 10 gepresst. Die Antriebswelle 1 wird mittels des Antriebshebels 3 weiter bewegt. Mit dem Erreichen des halben Schaltwinkels, im vorliegenden Beispiel 30° , wird eine Kipplage der Magnetkupplung 5 erreicht. Das heißt, die Magnetpaare sind um circa die Hälfte der wirksamen Polflächen gegenüber einander versetzt angeordnet. Wird der Antriebshebel 3 weiter in der ersten Drehrichtung 11 bewegt, so überdecken sich immer stärker Polflächen gleicher Polarität. Magnete gleicher Polarität stoßen einander ab. Mit dem Erreichen einer kritischen Lage sind die abstoßenden Kräfte derartig groß, dass der Blockierhebel 4 mit der Abtriebswelle 2 sprungartig in die zweite Drehrichtung 13 bewegt wird. In dieser Drehrich-

tung schlägt der Blockierhebel 4 gegen die zweite Blockierung 12.

Während der Bewegung erfolgt zunächst ein Anpressen des Blockierhebels 4 gegen die erste Blockiereinrichtung 10 aufgrund der anziehenden Magnetkräfte der Magnetpaare ungleicher Polarität. Während einer weiteren Phase der Bewegung der Antriebswelle 1 erfolgt eine Ausnutzung der abstoßenden Kräfte von Polflächen gleicher Polarität.

10

Eine Zurückbewegung des Blockierhebels 4 von der zweiten Blockiereinrichtung 12 zu der ersten Blockiereinrichtung 10 erfolgt in gleicher Art und Weise. In den Endlagen des Blockierhebels 4 stehen sich sowohl beim Anschlag des Blockierhebels 4 an der ersten Blockiereinrichtung 10 als auch beim Anliegen des Blockierhebels 4 an der zweiten Blockiereinrichtung 12 Magnetpaare mit unterschiedlichen Magnetpolen gegenüber, so dass selbständig eine stabile Lage der Abtriebswelle aufgrund der Kraftwirkung der Magnetkupplung erzeugt wird.

15

Bei der Verwendung eines Spalttopfes, welcher in den Spalt zwischen dem antriebsseitigen Kuppelement 6 und dem abtriebsseitigen Kuppelement 7 eingelegt ist, kann die Übertragung der Antriebsbewegung auch durch eine geschlossene Wand hindurch erfolgen. Die Wand kann dabei beispielsweise ein Kapselungsgehäuse einer druckgasisolierten Schaltanlage oder eines druckgasisolierten Schaltgerätes sein. Der Spalttopf ist in diesem Falle Teil der Wand.

20

Patentansprüche

1. Antriebseinrichtung mit einer drehbaren Antriebswelle (1) und einer drehbaren Abtriebswelle (2), welche mittels einer zumindest zwei Magnetpaare aufweisenden Magnetkupplung (5) miteinander verbunden sind, wobei eine erste Blockiereinrichtung (10) die Drehbarkeit der Abtriebswelle (2) in einer ersten Drehrichtung (11) begrenzt und nach einem Wirksamwerden der ersten Blockiereinrichtung (10) durch von der Magnetkupplung (5) ausgehende Magnetkräfte eine Bewegung der Abtriebswelle (2) in eine zweite, der ersten entgegengesetzte Drehrichtung (13) erfolgt.
5
2. Antriebseinrichtung nach Anspruch 1,
15 durch gekennzeichnet, dass die Antriebswelle (1) bewegt wird und bei einem Blockieren der Abtriebswelle (2) weiterbewegt wird.
3. Antriebseinrichtung nach Anspruch 1 oder 2,
20 durch gekennzeichnet, dass der Übergang in die zweite Drehrichtung (13) der Abtriebswelle (2) sprungartig erfolgt.
4. Antriebseinrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3,
25 durch gekennzeichnet, dass eine zweite Blockiereinrichtung (12) eine Umkehr der Bewegung der Abtriebswelle (2) von der zweiten in die erste Drehrichtung (11) erzwingt.
- 30 5. Verfahren zum Betrieb einer Magnetkupplung (5), die eine Antriebswelle (1) und eine Abtriebswelle (2) miteinander kuppelt,
durch gekennzeichnet, dass

- die Antriebswelle (1) bewegt wird,
- die Abtriebswelle (2) in eine erste Drehrichtung (11) blockiert wird,
- die Antriebswelle (1) weiter bewegt wird und
- 5 - die Abtriebswelle (2) sprunghaft in eine zweite Drehrichtung (13) bewegt wird, welchen entgegengesetzt zur ersten Drehrichtung (11) gerichtet ist.

10 6. Verwendung einer Antriebseinrichtung nach den Merkmalen
der Ansprüche 1 bis 4,
dadurch gekennzeichnet, dass
die Bewegung der Abtriebswelle (2) zum Antrieb eines be-
wegbaren Kontaktstückes eines elektrischen Schaltgerätes
15 (9) dient.

Zusammenfassung

Antriebseinrichtung mit einer Antriebswelle und einer Abtriebswelle insbesondere zum Antrieb eines Kontaktstückes eines elektrischen Schaltgerätes

Eine Antriebseinrichtung weist eine drehbare Antriebs- sowie eine Abtriebswelle (1,2) auf. Die Antriebs- sowie die Abtriebswelle (1,2) sind mittels einer Magnetkupplung (5) miteinander verbunden. Die Abtriebswelle (2) ist in einer Drehrichtung derartig blockierbar, dass durch von der Magnetkupplung (5) ausgehende Magnetkräfte ein Bewegen der Abtriebswelle (2) in zur Blockierrichtung entgegengesetzter Richtung erzeugt wird. Die Bewegung der Abtriebswelle (2) erfolgt sprungartig.

Figur 2

200404296

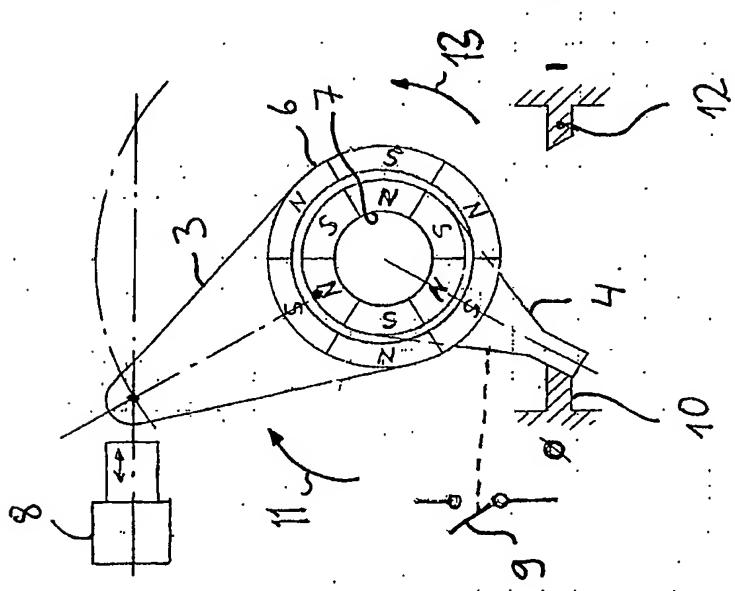
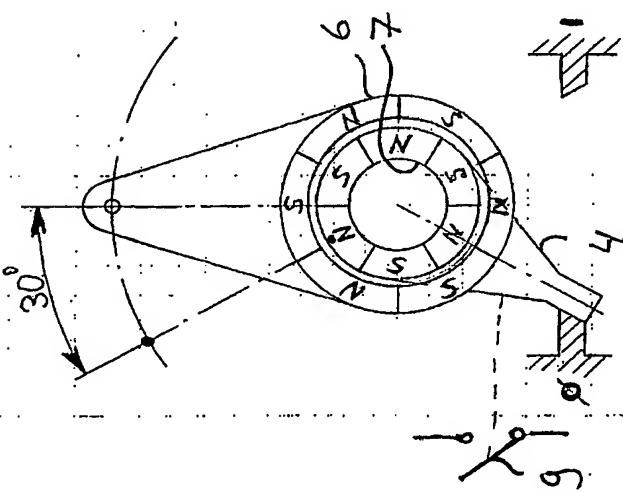
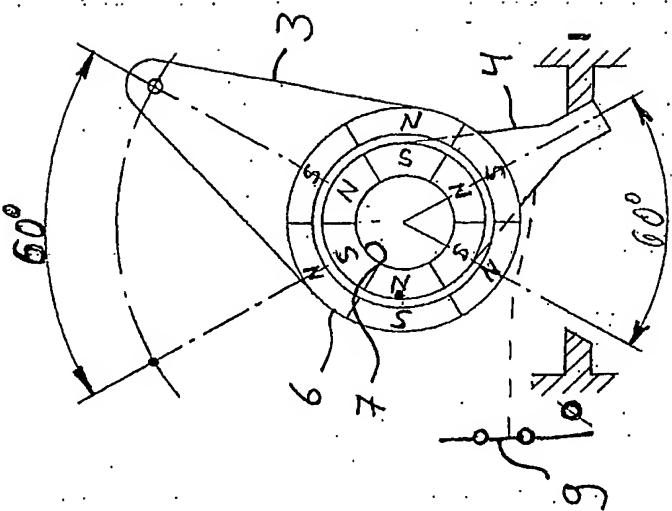


Fig 2

200404296

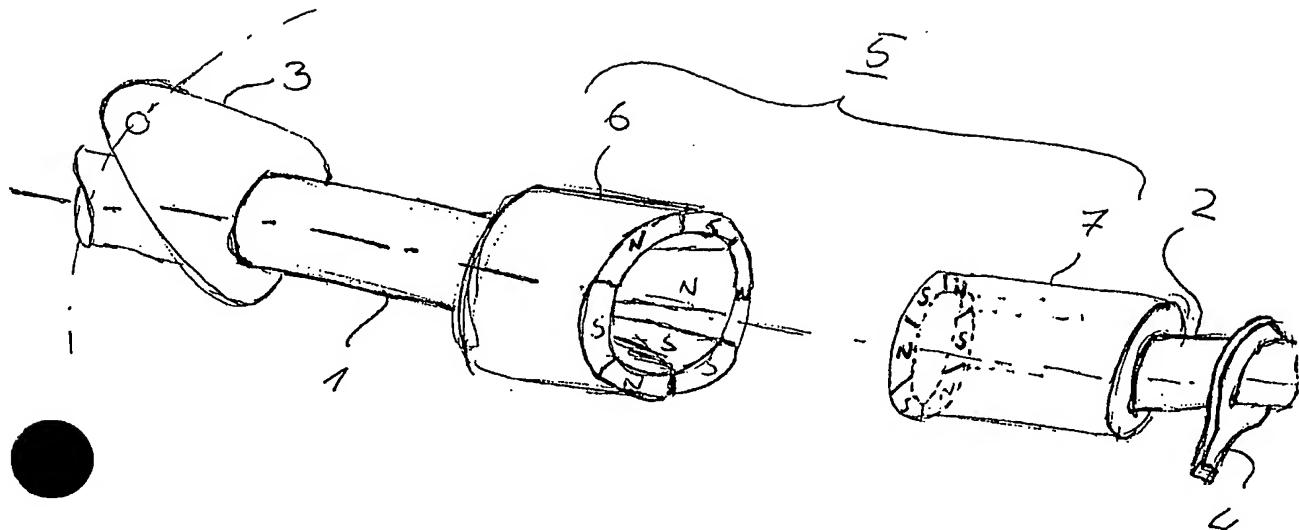


Fig 1

2004-04296

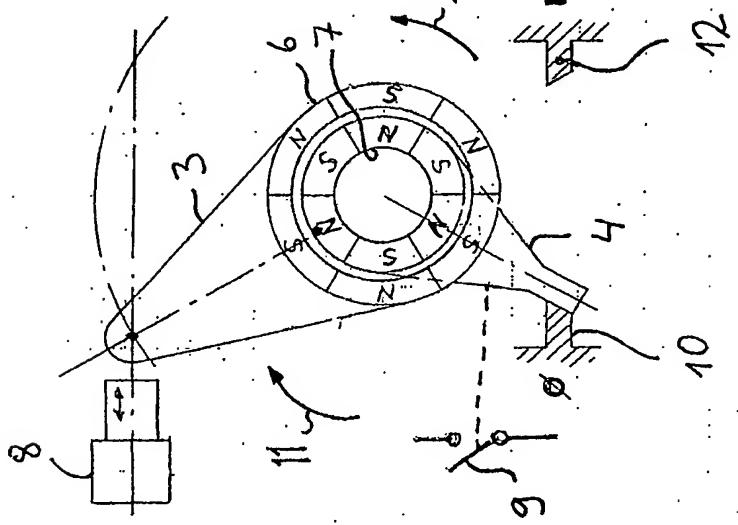
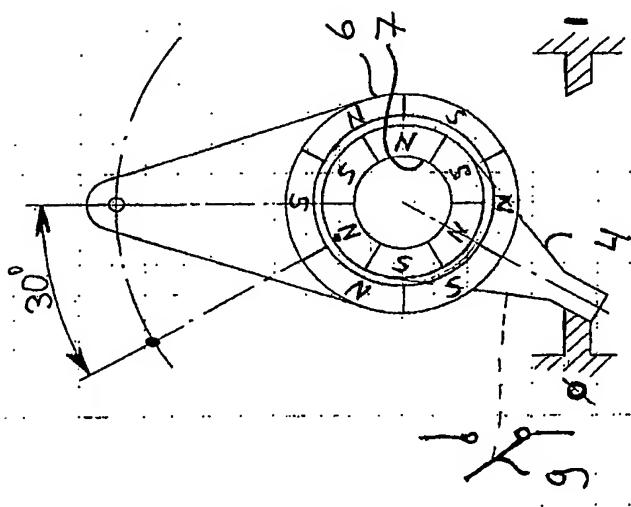
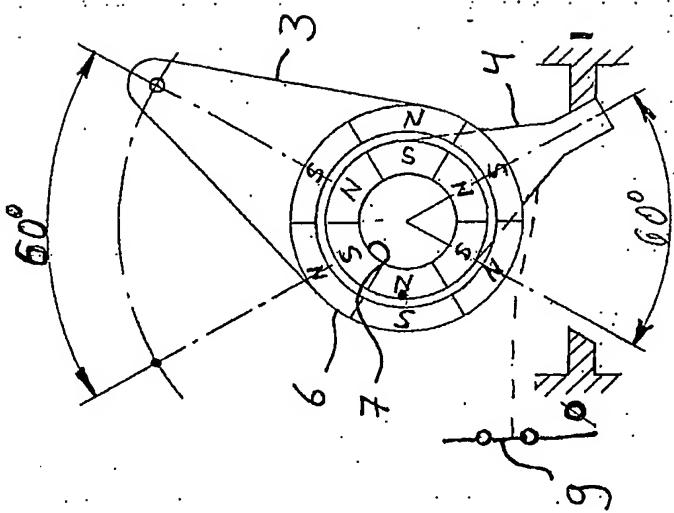


Fig 2